



EL TRANSPORTE

en un nuevo siglo

*Informe para la población del Condado de Miami-Dade
Verano del 2010, Número 13*



EN ESTE NÚMERO ...

Cómo perfeccionar el transporte a través de la administración inteligente.....2

Miembros de la Junta Directiva de MPO.....2

Ley Americana de Recuperación y Reinversión (ARRA, sigla en inglés).....3

Actualización de los socios de transporte.....4-5

¿Qué ocurre en MPO?.....6-7

Comités de ciudadanos de MPO8

¡Participo!8

Publicado por la Organización de Planificación Metropolitana de Miami-Dade (MPO, sigla en inglés)

La agencia de planificación del transporte del Condado de Miami-Dade

El Perfeccionamiento del Transporte a través de la Administración Inteligente

Uno de los pilares importantes de la economía moderna es la habilidad de transportar personas y mercancías de manera oportuna hasta su punto de destino. El objetivo de la Organización de Planificación Metropolitana de Miami-Dade (MPO, sigla en inglés) desde su inicio en 1977 ha sido mejorar la movilidad del transporte para los residentes y establecimientos comerciales de Miami-Dade. Los esfuerzos de planificación sistemáticos de MPO colocan un énfasis mayor en la administración inteligente del transporte. En el contexto de las limitaciones económicas, el envejecimiento de la infraestructura y el crecimiento poblacional, el MPO se esfuerza por solucionar las necesidades de los residentes y comerciantes mediante la utilización de recursos financieros, asociaciones, conocimientos de expertos y la información recibida de la propia comunidad, de manera más inteligente y eficiente. El MPO aplica estas técnicas de administración inteligentes en los tres principales elementos de su misión: transporte; prácticas “verdes” y optimización de la capacidad.

Transporte - El perfeccionamiento del transporte público constituye el punto focal de un esfuerzo más amplio encaminado a aliviar la insuficiencia de la capacidad vial, la preservación y mantenimiento de la infraestructura vial y la manera más eficiente de mover a los pasajeros. El objetivo del MPO y sus socios de transporte es la utilización de recursos limitados para prestar servicios a un territorio mayor, incrementar el volumen de pasajeros y cumplir horarios consistentes. Además, el transporte mantiene un desarrollo constante con el propósito de prestar servicio directo a las áreas y residentes que más lo necesitan. Algunos ejemplos de estos esfuerzos son los nuevos servicios de transporte que se ofrecen a través del uso de sendas de acceso limitado con peaje,

conocidas como las sendas “rápidas” de la autopista 95 y el nuevo servicio de transporte expreso, el “Airport Flyer” que comenzó sus operaciones en diciembre del 2009 desde el Aeropuerto Internacional de Miami (MIA, sigla en inglés) hasta Miami Beach. Las sendas rápidas de la autopista 95, tanto en dirección sur como norte entre “Golden Glades Interchange” y el “downtown” de Miami, mejoran la movilidad al permitir tiempos de viaje más rápidos y convenientes para los pasajeros suburbanos. Al emplear estas sendas, el autobús Expreso 95 brinda un servicio rápido y conveniente a los pasajeros suburbanos que muy pronto podrán viajar en autobuses híbridos, totalmente nuevos, que ofrecerán servicio Wi-Fi.

Actuando “Verde” - El perfeccionamiento del transporte público también está relacionado con el esfuerzo realizado por las agencias de transporte que exhortan a las personas y los comercios a hacer selecciones de transporte que tengan un impacto menos severo sobre el medio ambiente. Aunque lograr una mayor eficiencia en el transporte es una parte importante de la campaña “Actuando Verde”, las agencias de transporte de Miami-Dade participan en un enfoque concertado para lograr un transporte más “verde” que incluye mejoras del transporte intermodal, el desarrollo de parques y lotes de estacionamiento céntricos y la designación de áreas verdes. Por ejemplo, el Centro Intermodal de Miami (MIC, sigla en inglés), situado junto al Aeropuerto Internacional de Miami (MIA, sigla en inglés), es un importante centro de transporte multimodal desarrollado por el Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, sigla en inglés). La Estación Central de Miami del MIC será el punto de unión del Metrorail, el TriRail, Amtrak y el “MIA Mover” para que los residentes y visitantes puedan tener acceso al

MIA. Además de la concentración multimodal, el MPO también exhorta a practicar el “acceso a distancia al trabajo” (trabajar desde el hogar) y la designación de sendas exclusivas para autobuses en los principales corredores de viaje.

Capacidad de Optimización - El uso eficiente de la capacidad de transporte es crucial para mantener y perfeccionar el nivel de servicio de transporte que esperan recibir los residentes y establecimientos comerciales de Miami-Dade. A medida que se incrementa la construcción en el condado, la densidad del núcleo también aumenta y la capacidad, vial ya casi ha llegado, o ha alcanzado ya su límite. El MPO y sus socios se esfuerzan por lograr el apoyo necesario para avanzar hacia las opciones de transporte disponibles, en función de las limitaciones de la economía, la protección del medio ambiente y la necesidad de la población de contar con opciones de transporte más veloces, baratas y confortables.

Las páginas siguientes muestran el trabajo del MPO y sus socios de transporte, con un enfoque especial en los proyectos financiados por la Ley Americana de Recuperación y Reinversión (ARRA, sigla en inglés) del 2009. Los proyectos de transporte financiados por ARRA tendrán un impacto significativo sobre la comunidad de Miami-Dade a la vez que promueven el objetivo del MPO para facilitar el movimiento eficiente y económico de pasajeros y cargas.

The following pages showcase the work of MPO and their transportation partners with a particular focus on projects funded by the American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) of 2009. ARRA funded transportation projects will have a significant impact on the Miami-Dade community, and advance the MPO’s goal to facilitate the efficient, economic movement of people and goods.

Junta Directiva de MPO de Miami-Dade

Miembros con derecho al voto

Dennis C. Moss, Presidente

Perla Tabares Hantman, Vicepresidenta

Zevin V. Auerbach, Representante Municipal

Bruno A. Barreiro, Condado de Miami-Dade

Steven C. Bateman, Ciudad de Homestead

Matti Herrera Bower, Ciudad de Miami Beach

Carlos L. Curbelo, Funcionario no elegido

José “Pepe” Díaz, Condado de Miami-Dade

Audrey M. Edmonson, Condado de Miami-Dade

Shirley M. Gibson, Ciudad de Miami Gardens

Carlos A. Giménez, Condado de Miami-Dade

Maritza Gutiérrez, Agencia de Autopistas de Miami-Dade

Sally A. Heyman, Condado de Miami-Dade

Miembros sin derecho al voto (FDOT, Distrito VI)

Gus Pego, P.E., Secretario

Barbara J. Jordan, Condado de Miami-Dade

Joe A. Martínez, Condado de Miami-Dade

Andre D. Pierre, Ciudad de North Miami

Julio Robaina, Ciudad de Hialeah

Dorrien D. Rolle, Condado de Miami-Dade

Natacha Seijas, Condado de Miami-Dade

Katy Sorenson, Condado de Miami-Dade

Rebeca Sosa, Condado de Miami-Dade

Sen. Javier D. Souto, Condado de Miami-Dade

Francis Suárez, Ciudad de Miami

Director del Secretariado de MPO

José-Luis Mesa, Ph.D.

SOCIOS DE TRANSPORTE

FDOT - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE DE LA FLORIDA

FTE - AGENCIA DEL “TURNPIKE” DE LA FLORIDA

MDAD - DEPARTAMENTO DE AVIACIÓN DE MIAMI-DADE

MDT - TRANSPORTE DE MIAMI-DADE

M-DPS - ESCUELAS PÚBLICAS DE MIAMI-DADE

MDX - AGENCIA DE AUTOPISTAS DE MIAMI-DADE

POM - PUERTO DE MIAMI (PUERTO MARÍTIMO)

PWD - DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS DE MIAMI-DADE

SFRTA - AGENCIA DE TRANSPORTE REGIONAL DEL SUR DE LA FLORIDA/ TRI-RAIL



En el 2009 el Estado de la Florida recibió fondos de ARRA para financiar proyectos relacionados con el transporte, que se estimaron en: \$70 millones para proyectos del aeropuerto, \$1,350 millones para proyectos de carreteras y puentes y \$316 millones para proyectos de transporte. El Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, sigla en inglés) trabajó en colaboración con las ciudades, condados, Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO) y otros socios de transporte a lo largo del estado con el propósito de desarrollar una lista de proyectos necesarios.

El MPO de Miami-Dade solicitó proyectos de las municipalidades, del Departamento de Obras Públicas de Miami-Dade (PWD, sigla en inglés) y de Transporte de Miami-Dade (MDT, sigla en inglés). Las propuestas de proyecto fueron refinadas y ahora son administradas por el FDOT en lo que se refiere a los proyectos de transporte terrestre y por MDT para proyectos de tránsito.

El MDT recibió \$69,800,000 en fondos de ARRA que se están utilizando para la modernización de instalaciones de Metrorail y de Metromover; la compra de autobuses híbridos y otros proyectos de infraestructura tales como:

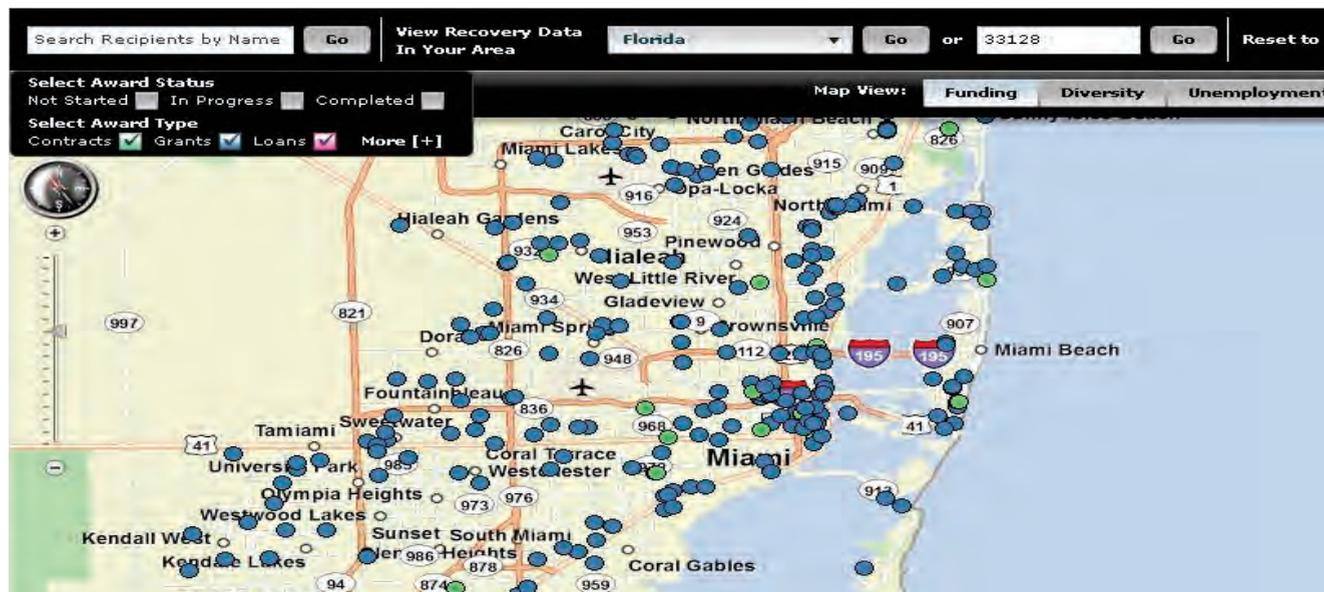
- Mejoramiento de señales y gráficas del Metrorail,
- Mejoramiento de la subestación de fuerza motriz de la estación "Palmetto" del Metrorail,
- Compra de autobuses para mejorar el servicio a lo largo de la vía Kendall Drive,
- Reemplazo de techos de estación y escaleras rodantes del Metromover,
- Mejoramiento del Sistema de Operación del Transporte (TOS, sigla en inglés), que despacha y localiza a los operadores de autobús,
- Mejoramiento de las instalaciones para que cumplan los requisitos ADA a lo largo de las rutas de autobús

de South Miami-Dade,

- Compra de vehículos híbridos,
- Instalación de sistemas Wi-Fi en las estaciones de Metrorail y
- Reemplazo e instalación de infraestructura de vigilancia CCTV en Metromover.

Además de los proyectos locales que tienen un impacto directo sobre la comunidad del sur de la Florida, se designaron subsidios ARRA por valor de \$1,250 millones para financiar la creación de un corredor ferroviario de alta velocidad que enlaza a Tampa, Orlando y Miami. La primera fase del servicio enlazará a Orlando con Tampa y prestará servicio de inmediato a varios destinos turísticos principales situados en la parte central de la Florida. Esta inversión iniciará el desarrollo del segmento entre Tampa y Orlando que permitirá alcanzar velocidades de 168 mph y ofrecerá 16 viajes de ida y vuelta diarios circulando sobre nuevas vías férreas dedicadas exclusivamente al ferrocarril de alta velocidad. La finalización de esta fase está prevista para el 2014.

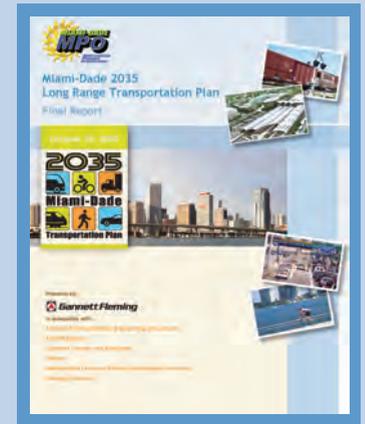
La segunda fase enlazará a Orlando con Miami siguiendo una ruta trazada a lo largo de la costa o por tierras interiores. Se prevé que la línea de 230 millas de extensión entre Orlando y Miami se finalice en el 2017 y se espera que funcione a velocidades hasta de 186 mph lo que reduce el tiempo de viaje entre estas dos ciudades a unas dos horas, que es más o menos la mitad del tiempo necesario para recorrer por carretera esa misma distancia. Se prevé ofrecer unos 20 viajes de ida y vuelta diarios entre Orlando y Miami. Aunque no se utilizarán fondos de ARRA para este segmento, se llevan a cabo de manera sistemática actividades de planificación significativas para la preparación de esta segunda fase del proyecto de ferrocarril de alta velocidad de la Florida.



Puede ver los proyectos de ARRA en www.recovery.gov

DOCUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DEL MPO DE MIAMI-DADE

El Plan de Transporte a Largo Plazo hasta el 2035 (LRTP, sigla en inglés) comprende un horizonte de planificación mínimo de 20 años y busca maneras innovadoras de aumentar la movilidad a través del condado.



El Programa de Trabajo de Planificación Unificada del 2010-12 incluye: la administración de programas, vigilancia de datos, apoyo técnico, participación de la comunidad, pronósticos de viajes urbanos, políticas técnicas y estudios sobre temas relacionados con las autopistas, el transporte y los asuntos financieros.



Puede ver estos documentos en: miamidade.gov/mpo



Departamento de Transporte de la Florida (FDOT, sigla en inglés)

El distrito 6 del FDOT recibió aproximadamente 126 millones de fondos ARRA destinados a diversos proyectos de transporte. La mayor parte de los fondos se utilizarán para tres proyectos principales:

1. **Cruce intercambiador entre las autopistas SR 826/Palmetto y la SR 836/Dolphin** - FDOT y MDX colaboran en la reconstrucción de este cruce con el propósito de aumentar la seguridad y reducir la congestión en el área. El proyecto incluye la ampliación tanto de la SR 826 como de la SR 836, la construcción de un cruce intercambiador de cuatro niveles así como modificaciones de la reconstrucción de los cruces intercambiadores de Flagler Street/SR 826 y Milam Dairy Road/NW 72nd Avenue/SR 836.
2. **Corredor Sur de la US-1** - Se preve reconstruir casi tres millas de la carretera de doble senda existente a lo largo de este corredor conocido como el "tramo de 18 millas" entre Florida City y Key Largo, con el propósito de crear una berma de 10' en dirección norte que pueda ser usada como senda de emergencia para evacuación. Se colocarán paredes a modo de barreras entre el tráfico que circula en dirección opuesta y se creará un puente de 40' de extensión para que sirva como corredor de cruce de la fauna.
3. **Peaje de carretera abierta** - La extensión Homestead del Turnpike de la Florida (HEFT, sigla en inglés) se convertirá en una instalación de peaje completamente electrónica. Las nuevas estructuras de peaje se fabricarán e instalarán en los puntos de peaje para acomodar los nuevos equipos de recolección de peaje.

Además se trabaja en los siguientes proyectos de gran envergadura:

- **Túnel del Puerto de Miami** - El consorcio formado por el Estado de la Florida y el Túnel de Acceso de Miami (MAT, sigla en inglés) llegó a una decisión final sobre la construcción del túnel el 15 de octubre del 2009. Las obras de construcción comenzarán en unos siete meses y se preve que las perforaciones comenzarán en Watson Island en dos años aproximadamente, con un plazo previsto de finalización general de 55 meses. Durante la construcción se mantendrá el mismo número de sendas actuales a lo largo de la vía "MacArthur Causeway."
- **Viaducto de NW 25th Street** - Se han asignado fondos para la construcción tanto del viaducto elevado y los tramos de vías de superficie a nivel desde la autopista Palmetto hasta la NW 68th Avenue.
- **Proyecto "95 Express"** - Este proyecto combina el concepto de sendas administradas con los vehículos de uso colectivo e incentivos de transporte, señalizaciones de las rampas y los servicios de administración de incidentes con el propósito de ofrecer a los motoristas soluciones multifacéticas a los problemas de la congestión del tránsito. Las sendas de propósito general de la I-95 se mantuvieron en 4 sendas mientras que las sendas HOV se convirtieron en dos sendas rápidas administradas. Las señales colocadas en las rampas de entrada ayudan a mejorar el flujo de tránsito en las sendas generales al controlar las interrupciones causadas por el tránsito no regulado que se incorpora desde las rampas de entrada.

Agencia de Autopistas de Miami-Dade (MDX, sigla en inglés)

MDX se ha esforzado arduamente para lograr varias mejoras significativas del transporte:

- **Vía rápida "Autopista Don Shula" /SR 874. Mejoras de la línea principal y reconstrucción del cruce de intercambio de Killian/SR 874** - Mejoramiento del flujo de tránsito tanto en la autopista como en la intersección de tráfico intenso de Killian Parkway y la SW 107th Avenue. Además de construir una senda adicional en cada dirección, se están instalando barreras contra el ruido a lo largo de las áreas residenciales. Este proyecto se encuentra actualmente en construcción y se espera sea finalizado en el otoño del 2011.
- **Mejoras a la autopista Dolphin /SR 836** - Ya se inició la construcción de la senda auxiliar en dirección este de la autopista SR 836 desde la 57th Avenue hasta LeJeune Road, que permitirá contar con una senda de viaje adicional en dirección este para aliviar el segmento más congestionado de la SR 836. El proyecto se cumple en los plazos previstos y se espera culmine en la primavera del 2011.
- **Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS, sigla en inglés)** - Recientemente se concluyó la instalación de ITS en el sistema completo, constituido por una red de detectores de vehículos, cámaras y fibra óptica destinada a la Administración de Incidentes de Tránsito. ITS es capaz de comunicar a los motoristas las condiciones de la ruta y enviar ayuda de emergencia al lugar de un incidente o colisión. A medida que MDX avanza hacia la implementación del Peaje de Vía Abierta (ORT, sigla en inglés) los proyectos continuarán siendo concluidos a tiempo y dentro del presupuesto asignado, en beneficio del avance de la comunidad.



Departamento de Obras Públicas de Miami-Dade (PWD, sigla en inglés)

El PWD, trabajando de conjunto con la Administración Federal de Autopistas (FHWA, sigla en inglés) y el Departamento de Transporte de la Florida (FDOT), administra actualmente proyectos que representan \$24,700,000 de la suma de fondos ARRA asignados a las inversiones de infraestructura de autopistas. El PWD propuso 64 proyectos de infraestructura divididos en 8 categorías: acceso ADA para las paradas de autobús; mejoras del drenaje; instalación de barandas de protección; señales iluminadas de nombres de calle, señales en el pavimento; mejoras de aceras y del alumbrado público y repavimentación de vías públicas. El PWD trabaja sin cesar para acelerar los contratos de construcción de proyectos y la utilización de los dineros asignados. Hasta la fecha todos los proyectos han sido publicitados y la mayor parte de ellos cuenta con un permiso de construcción para proceder con las obras.

Transporte de Miami-Dade (MDT, sigla en inglés)

El MDT recibió \$69,800,000 en fondos de estímulo federal que serán destinados al mejoramiento de instalaciones de Metrorail y Metromover; a la compra de autobuses híbridos y otros proyectos de infraestructura. Aproximadamente \$2,800,000 de subsidios ARRA se utilizarán para la renovación de la estación “Bicentennial Park” de Metromover; la instalación de Wi-Fi en las estaciones de Metrorail y renovaciones misceláneas de las vías férreas de Metrorail. El MDT también asignó el veinte (20%) por ciento de sus fondos ARRA a veintiocho (28) municipios para proyectos relacionados con el transporte.

Agencia de Transporte Regional del Sur de la Florida (SFRTA, sigla en inglés/Tri-Rail)

El SFRTA, la agencia operadora del servicio ferroviario suburbano Tri-Rail, recibió \$16,059,215 como parte de los fondos ARRA y en la actualidad se esfuerza en utilizar éstos fondos de estímulo económico de ARRA para la adquisición de nuevo material rodante. Estudios recientes realizados por SFRTA identificaron la necesidad de añadir nuevas locomotoras y nuevos vagones a la flota, ya antigua, de Tri-Rail. Por lo tanto, los fondos ARRA podrían ser utilizados para adquirir una mezcla de locomotoras y vagones. Las nuevas locomotoras incrementarán la confiabilidad, capacidad y eficiencia del sistema Tri-Rail. Estas nuevas locomotoras serán más eficientes en el uso del combustible y en la reducción de emisiones, lo que servirá de complemento a la reciente conversión de SFRTA al uso de combustible biodiesel y contribuirá a los esfuerzos generales de “actuar de manera verde”. Se podrían adquirir hasta cinco (5) locomotoras con los fondos ARRA. El SFRTA podría obtener hasta diez (10) nuevos vagones con los fondos ARRA, haciendo uso de una opción de contrato existente.

Departamento de Aviación de Miami-Dade (MDAD, sigla en inglés)

El Aeropuerto Internacional de Miami (MIA, sigla en inglés) es uno de los pocos aeropuertos de Estados Unidos que mantuvo niveles estables de tráfico de pasajeros el año pasado, cuando prestó servicios a 33.9 millones de pasajeros. El MIA es la principal puerta de entrada internacional de la Florida ya que gestiona el 69.5 por ciento de las llegadas internacionales del estado, una cifra mayor que la de los restantes aeropuertos de la Florida. La Fase I de la Terminal Norte del MIA, la nueva “puerta de entrada” de los pasajeros de American Airlines, que incluye un área nueva de comprobación y de recogida de equipaje, fue abierta al público en noviembre del 2009. American Airlines trasladó sus operaciones al área de 290,000-pies cuadrados que cuenta con 58 posiciones de agente de boletos, 66 equipos de autoservicio para la facturación de equipajes, 14 posiciones para entrega de equipaje junto a la acera y dos nuevos puntos de seguridad que ofrecen acceso fácil y rápido a las recientemente terminadas puertas de embarque de la Terminal Norte. La construcción del “MIA Mover” se encuentra en proceso. El MIA Mover es un sistema automático de movimiento de pasajeros que funcionará entre MIA y las dos estructuras principales del Centro Intermodal de Miami (MIC, sigla en inglés), el Centro de Alquiler de Autos (RCC, sigla en inglés) y la Estación “Miami Central” (MCS, sigla en inglés). El FDOT ya ha construido los cimientos de guía y la estación MIC de 30,000 pies cuadrados se construirá como parte de la construcción de RCC. El MIA Mover estará en funcionamiento en el 2012. En el Aeropuerto Ejecutivo Kendall-Tamiami, el proyecto conocido como “Runway 9R-27L Extension Project” extenderá la pista de aterrizaje “Runway 9R/27L” por unos 1,000 pies adicionales para acomodar con mayor facilidad las operaciones de las naves aéreas corporativas.

Puerto de Miami (POM, sigla en inglés)

El Programa de Subsidios ARRA para Seguridad Portuaria asigna \$150 millones para proyectos que tienen el propósito de proteger la infraestructura crítica portuaria de ataques terroristas; incrementar la concientización del dominio marítimo y las capacidades de administración de riesgo y para apoyar la implementación del programa Credenciales de Identificación del Trabajador de Transporte. Además se coordinará con el proyecto de expansión del Canal de Panamá un total de mil millones para el desarrollo de infraestructura, para obras como el dragado del puerto del canal principal a una profundidad de -50 pies; garantizar el acceso directo de los camiones transportadores de cargas por carretera a través de un túnel y la construcción de una red intermodal y de distribución en cooperación con el Ferrocarril de la Costa Este de la Florida (FEC, sigla en inglés).



Planes de Mejoras del Transporte Público

La Organización de Planificación Metropolitana (MPO) desarrolló planes a corto y mediano plazo para mejorar los servicios de transporte público. El plan a corto plazo incluye recomendaciones que pueden implementarse en un período de 2 años, mientras que el plan a mediano plazo puede implementarse en un término de dos a cinco años. Algunas de las recomendaciones a corto plazo incluyen:

- Implementar un “Sistema de Troncales y Alimentadoras de Autobuses” en fases para evitar las interrupciones en el servicio y poder disponer de tiempo suficiente para educar a los pasajeros del transporte público.
 - Desarrollo y construcción de instalaciones de terminales de autobuses, la terminal multimodal del “downtown” de Miami y las instalaciones del tipo “estacione y viaje”.
 - Continuar la expansión del programa “Tránsito de autobús en las bermas de las autopistas”.
 - Implementar el servicio de autobuses de tránsito rápido (BRT, sigla en inglés) a lo largo de los principales corredores de tránsito.
 - Llevar a cabo una campaña masiva de mercadeo.
- Algunas recomendaciones del plan a mediano plazo son:
- Continuar la construcción de las estaciones de transferencia a lo largo del Condado.
 - Desarrollar las operaciones de servicio del Centro Intermodal de Miami (MIC).
 - Construir el centro comercial “Transit Mall” en el “downtown” de Miami.
 - Diseñar sendas reversibles y sendas dedicadas a los autobuses.
 - Implementar los servicios de BRT.

Plan de Transporte Regional a Largo Plazo

Los MPO de Miami-Dade, Broward y Palm Beach prepararon en conjunto un Plan de Transporte Regional a Largo Plazo (RLRTP, sigla en inglés) para determinar las necesidades regionales de estos tres condados hasta el año 2035. El plan se utiliza para coordinar los proyectos regionales y determinar los proyectos de alta prioridad de la región. Visite la página web www.seftc.org para consultar el RLRTP 2035 y mantenerse actualizado en cuanto a las actividades regionales de transporte.

Campaña de Seguridad para Estudiantes de Enseñanza Media Superior

Esta campaña desarrolla un programa de seguridad peatonal y vehicular de estudiantes dirigido a los alumnos de enseñanza media superior del Condado de Miami-Dade. El proyecto, que comenzó en noviembre del 2008, se encuentra ahora en su segundo año y celebra una campaña que enfatiza los peligros de conducir sin prestar la atención debida.

Estudio peatonal y de tránsito en la NW 7th Avenue

Este estudio documenta la necesidad de realizar mejoras peatonales a lo largo de la vía NW 7th Avenue y documenta el impacto causado por la instalación federal de inmigración situada en la NW 7th Avenue y NW 88th Street. Se evaluó la información obtenida a partir de los modelos de tránsito existentes con el propósito de calcular el impacto de los cambios de uso de tierras propuestos a lo largo del corredor.

La Seguridad Peatonal en los Parques Regionales de Miami-Dade

Debido a que las vías anchas y las intersecciones tienden a dificultar el acceso peatonal a los parques del condado este estudio intenta mejorar la seguridad de los peatones en los parques para crear así una comunidad de mayor movilidad peatonal. El objetivo final es tanto promover las actividades físicas como reducir los viajes en vehículos, el consumo de combustible y la contaminación ambiental. Los cinco parques del estudio tenían barreras significativas que impedían el acceso peatonal; estos parques son: Tropical Park, Caleb Center/Partner Park, Francisco Human Rights Park, Little River Park, Country Village Park y Goulds Park.

Reducción de las emisiones de gases de invernadero y uso de energía limpia en el sur de la Florida

Este programa, dirigido a promover el crecimiento y desarrollo en el sur de la Florida de vehículos e infraestructuras que empleen combustibles alternativos, se esfuerza en ofrecer asistencia técnica a los gobiernos locales sobre estos temas y desarrolla campañas de alcance comunitario para educar al público sobre los beneficios de usar combustibles alternativos y contar con ciudades limpias. El programa también incluye modelos de ordenanzas para la reducción de gases de invernaderos en las flotillas de vehículos y para crear un plan de combustibles biológicos para la industria marítima y un plan de mercadeo para encontrar un nicho para los motores pesados, en función del medio ambiente.



Puede encontrar información sobre estas actividades y estudios



Mantenimiento de las Instalaciones para Bicicletas y Peatones del Condado de Miami-Dade

Este programa garantiza la longevidad y seguridad de la red existente de más de 130 millas de senderos pavimentados de uso compartido. Se invierten millones de dólares de los contribuyentes en la construcción de nuevos senderos de uso compartido para bicicletas y peatones con el propósito de mejorar la movilidad y promover la recreación saludable en nuestra comunidad.

Plan de Implementación del Flujo de Tránsito del Corredor Noreste

Este plan logra mejoras del transporte en la sección noreste del Condado. Identifica los proyectos para mejorar el flujo de tránsito y reducir la congestión a lo largo de varios corredores en el área noreste a la vez que ofrece alternativas al uso de automóviles de ocupante único como medio de transporte. Su propósito es identificar las fuentes potenciales de financiamiento y hacer un esbozo para la implementación de proyectos.

Estudio del Enlace de Tránsito FEC

Este estudio evalúa la factibilidad de implementar servicios especiales de transporte a lo largo del corredor FEC, desde el Aeropuerto Internacional de Miami hasta el área de Dadeland para complementar una instalación de senderos para bicicletas planificada que también se conoce como proyecto "Ludlam Trail" y que se pueda vincular a futuras mejoras del corredor de tránsito de Kendall.

Mejoras del Transporte de Enlace

La Ciudad de Opa-Locka, en cooperación con el MPO de Miami-Dade, ha planificado un sistema de autobuses de enlace que ofrece acceso gratuito al transporte, para las áreas de la ciudad que reciben menos servicios. Se espera que el servicio comience en el 2011.

Localidades para Instalar Refugios de Paradas de Autobuses para Mejorar el Transporte de Enlace

En la actualidad se están identificando áreas apropiadas en el Condado para la instalación inmediata de refugios de autobuses. Este estudio también incluye la inspección visual de las localidades donde hay paradas de autobuses en todo el sistema de Transporte de Miami-Dade (MDT, sigla en inglés) y propiciará la creación de una lista de localidades posibles de paradas de autobuses en cada jurisdicción.

Actualización del Proceso de Administración de la Congestión del Tránsito en el 2009

El propósito de la actualización del proceso de administración de la congestión (CMP, sigla en inglés) es cumplir con los requisitos de la Ley de Igualdad del Transporte, Seguro, Responsable, Flexible y Eficiente: Un Legado para los Usuarios (SAFETEA-LU, sigla en inglés). MPO cuenta con un CMP ya establecido, que se conocía previamente como Sistema de Administración de la Congestión o CMS (sigla en inglés), para monitorear la red de transporte del Condado. La actualización del CMP del 2009 incluye lo siguiente: una revisión de los procedimientos empleados por otros MPO; una descripción del CMP del MPO de Miami-Dade y su mecanismo de ejecución; la identificación de puntos de congestión y corredores de tránsito y recomendaciones para perfeccionar el CMP.

Estudio de Tránsito de la Sub-zonade la Intersección de US 1 y SR-878

El objetivo de este estudio es desarrollar diversas estrategias para aliviar la congestión del tránsito a lo largo de la US-1 en las cercanías de la vía SR 878. Algunas de las opciones que se analizaron fueron mejorar la coordinación de los semáforos, la elevación de las vías, eliminar el viraje a la izquierda en ciertos puntos clave, la adición de "turbo-sendas" y el desvío de patrones de tránsito. Se utilizó software de simulación y análisis de tránsito para evaluar las diversas estrategias. El estudio finalmente recomendó la implementación del concepto de una "turbo-senda" en las sendas en dirección norte de la US-1 en esta intersección.

Estudio sobre la Adición de Turbo-sendas a las Intersecciones "T"

El estudio evalúa las intersecciones "T" que pueden convertirse al sistema de turbo-sendas dentro de los límites del condado. Las intersecciones "T" consisten en una vía de menor importancia que se enlaza con una vía mayor pero no la atraviesa completamente y están controladas por semáforos o se basan en reglas de derecho de vía. Las turbo-sendas constituyen un factor positivo porque permiten agilizar el tránsito en estas intersecciones. Así mismo, el posible problema de seguridad para los peatones, se resolvió al establecer cruces de peatones en estas intersecciones. El estudio incluye un análisis de costo-beneficio sobre la factibilidad de realizar mejoras relacionadas con la adición de turbo-sendas.

en la página web www.miamidade.gov/mpo

¡Háganos llegar sus opiniones!

Nombre: _____

Dirección: _____

Ciudad/Estado: _____

Código Postal: _____

Teléfono: _____

Correo electrónico: _____

Envíe por correo esta encuesta a:
 Miami-Dade MPO
 Stephen P. Clark Center
 111 NW 1st Street, Suite 920
 Miami, FL 33128

Envíe por fax esta encuesta al:
 (305) 375-4950

Escriba por correo electrónico a:



mpo@miamidade.gov

Visite nuestra página web:
 www.miamidade.gov/mpo

La Organización de Planificación Metropolitana (MPO, sigla en inglés) le exhorta a participar en uno de los cuatro comités de ciudadanos siguientes que analizan los intereses del transporte y hacen recomendaciones a la Junta Directiva de MPO.

Comité de Ciudadanos Asesores del Transporte (CTAC, sigla en inglés)

El CTAC está formado por cuarenta y seis (46) miembros quienes evalúan las recomendaciones generadas durante el desarrollo del plan de transporte de MPO y funcionan como un fórum para discutir asuntos pertinentes al proceso. El CTAC se asegura de que los proyectos de transporte propuestos constituyan la respuesta adecuada a las necesidades y objetivos que percibe la comunidad.



Comité Asesor sobre Ciclistas y Peatones (BPAC, sigla en inglés)

El BPAC está formado por veintitrés (23) miembros de clubes de ciclismo, organizaciones cívicas, clubes de corredores y excursionistas, etc. Las responsabilidades incluyen prestar asistencia con el desarrollo del componente no motorizado del Plan de Transporte a Largo Plazo (LRTP, sigla en inglés), revisar los planes y programas de transporte y ofrecerle una oportunidad al público para hablar sobre asuntos que afectan a los ciclistas y las personas que transitan a pie.

Comité de Revisión de la Estética del Transporte (TARC, sigla en inglés)

El TARC está formado por veintitrés (23) miembros que cuentan con conocimientos de diseño, incluyendo a arquitectos, arquitectos de áreas verdes, planificadores e ingenieros. Ellos permiten asegurar que los proyectos de transporte de alta visibilidad se revisen para determinar su impacto estético sobre la comunidad y asesoran a la Junta de MPO sobre los aspectos estéticos de los proyectos de transporte.



Comité Asesor de Transporte de Carga (FTAC, sigla en inglés)

El FTAC está formado por veintitrés (23) miembros que representan a los accionistas de la industria de transporte de cargas y mercancías, tales como compañías privadas de fletamento que se dedican al transporte de carga surtida, carga marítima, logística, distribución local, carga aérea, terminal, flete por ferrocarril, almacenes y operaciones de carretera, etc. Su misión es atender las necesidades del transporte multimodal de carga a través del Condado de Miami-Dade.

Los individuos interesados en prestar servicios en uno de los comités antes mencionados deben llamar a MPO al 305.375.4507

La preparación de este informe ha sido financiada parcialmente por el Departamento de Transporte de Estados Unidos (USDOT, sigla en inglés), la Administración Federal de Autopistas (FHWA, sigla en inglés) y la Administración Federal de Transporte (FTA, sigla en inglés), el Programa Estatal de Planificación e Investigaciones (Sección 505 del Título 23, Código de Estados Unidos) y por el Condado de Miami-Dade, Florida. El contenido de este informe no refleja necesariamente los puntos de vista oficiales o la política del Departamento de Transporte de Estados Unidos. Este documento se publicó gracias al esfuerzo cooperativo de MPO y el Centro "Metropolitan" de Florida International University. Miembros del equipo del proyecto: Elizabeth Rockwell, Candy Hurtado, Maria Ilcheva y Mauro Ponce.

